晚清海军兴衰的历史启示

戚其章

This essay, through a concrete analysis and inquiry into traditional Chinese ideas, the structure of Chinese modernization, corruption in the modern Chinese navy, and the ignorance of the Qing rulers, concludes that China did have a chance of developing a modern navy, but lost this rare chance during the 50 years from the Opium War to the Sino-Japanese War of 1894-1895.

中国到晚清时期才开始筹建和发展海军，历经曲折，冲过重重困难和阻力，到 1888 年北洋海军成军，总算建成了一支有相当规模和一定实力的海军舰队。遥想当年，在威海的刘公岛前，舳舻相接，旌旗蔽空，可谓盛极一时！然数年之间，竟樯橹灰飞烟灭，留下的只是"故垒萧杀大树凋，高衙依旧俯寒潮"的一片凄惨景象。这种似乎难测的忽兴忽灭的历史变幻，究竟是怎么回事？这不能不引起后人不尽的思索。

一、交臂失之的历史机遇

中国着手造船和筹划创建海军是在十九世纪六十年代，为时较晚，是否前此没有这样的历史机遇呢？回答是否定的。

事实上，早在 20 几年以前，历史便向中国提供了发展海军的机遇。1840 年，通过鸦片战争，英国侵略者凭借坚船利炮轰开了闭关锁国的中国大门，开始使中国人知道了海军之为何物。当时的中国人把这次战争看作是"中国三千年未有之祸"①，或称为"古今一大变局"。②确实，这次战争对中国社会的震动是非常巨大的。但是，先进的中国人经过反思，逐渐认识到，西方列强侵略中国固是大害，然大害之所在亦即大利之所在。"以中国益远人，大害也；以远人助中国，大利也。""合地球东西南朔九万里之遥，胥聚于我一中国之中，此古今之创事，天地之变局，所谓不世出之机也。……虞西人之为害，而遽作深闭固拒之计，是见噎而废食也。故善为治者，不患西人之日横，而特患中国之自域。……去害就利，一切皆在我之自为。"③其关键在于"得其道而顺用之"。④因此，船坚炮利虽为敌人之"长技"，也不是不可以转为我之"长技"的。尽管这是极其简单的道理，但在当时要确立这样的观念，却是十分不容易的。

在中国近代，林则徐是最早一位主张学习西洋"长技"并付诸实践的先进中国人，鉴于中国师船与英国战船相比，有多方面的差距：(一)其大不如英船，中国师船最大者尚不及英船之半；(二)其坚不如英船，中国师船用杉木制造，与英船用全条番木，大铜钉合成，内外夹以厚板，船旁及底包以铜片，完全不能相比；(三)其炮不及英船多且利。故中国师船之造价仅为英船之二

三十分之一，由此也可见总体上其差距之大了。林则徐承认这种差距，承认“洋面水战系英夷长技”，并认为到外海作战，“自非单薄之船所能追剿，应另制坚厚战船，以资制胜”。[5]为此，他不仅购买了一艘1000吨级的西船和一艘小火轮[6]，而且还开始了仿造西船的试验。

林则徐之所以热中于仿造西船，是因为在他看来，要战胜英国侵略者，就必须敌得过英军所恃的船坚炮利，使其长技亦为中国之长技。他指出：“要之船炮水军断非可已之事，即使逆夷逃归海外，此事亦不可不亟为筹划，以为海疆久远之谋。”他还向朝廷建议，以粤海关之关税十分之一制造船炮，则制敌必可裕如。不料此举竟遭到道光皇帝的严厉斥责。直到罢职之后，他仍然认为，建立船炮水军是战胜英国侵略者的必要措施。并且坚信：“得有百船千炮，五千水军，一千舵水，实在器良技熟，胆壮心齐，原不难制犬羊之命。”[7]他在这里所说的“船炮水军”，实际上指的就是近代海军。

在中国近代史上，林则徐是倡建西式海军之第一人。他的建立“船炮水军”的计划虽未实现，但由于他的倡导和推动，仍然产生了一定的社会影响。在中国东南沿海几省、特别是广东，一些有识之士起而应之，纷纷开始了仿造西船的试验。但是，限于财力和造船水平，这些新造的战船，不是不能出洋，“仅可备内河缉捕之用”，就是“虽可驾驶出洋，但木料板片未能一律坚致，亦难御敌”；惟有绅士潘仕成捐造的一艘，“仿照夷船作法，木料板片极其坚实，船底全用铜片，……调拨水师营弁兵驾驶，逐日演放大炮，……轰击甚为得力。”[8]其后，又照此船加长，工料照旧，续造新船一艘。并且还计划照新船再造两艘。这种新造战船，船身长13丈有余，两层安炮，共40位，分列子母炮数十杆，可容300余人。[9]当时，西方海军还处于帆舰向蒸气舰过渡的阶段，战舰仍以帆舰为主，大致分大、中、小三种型制，而潘仕成所造的新船类于西式中型帆舰。与此同时，晋江人丁拱辰还在研究蒸气机的原理和进行仿造轮船的试验。当然，中国那时还不具备制造轮船的生产条件和技术水平，仿造轮船不可能成功，但若能加大仿造西式帆舰的投入和力度，建成像林则徐所构想的那样一支“船炮水军”，以有助于抗御英国侵略者的海上骚扰，应该是不成问题的。

在整个鸦片战争期间，道光皇帝对待英国侵略者的态度几番反复，时而主战，时而主抚，他曾经驳回了林则徐关于制造坚厚战船的上奏，孰料后来竟对一名不得志的书生的造船建议大感兴趣。这名书生就是安庆府监生方熊飞，他的一份请造战船的禀呈不知怎样递到了道光皇帝的手中。此禀开头即开门见山地指出：“英夷犯顺，荼毒生灵，所以猖獗日盛者，以我军徒守于岸，无战船与之水战耳。”认为“战船一造，即操必胜之权”。并最后强调：“长治久安，在此一举！”[10]此时正值英舰再次北犯定海，继而攻陷上海，道光皇帝由主抚而被迫抵抗，正所谓临急抱佛脚，即饬令将方熊飞原呈抄给靖逆将军奕山等阅看，并谕其“悉心体访”，查明何种船式“最为得力，即购备坚实木料，赶紧制造”。此前不久，广东水师提督吴建勋在黄埔参观两艘美国中型帆舰，并绘得该舰的制造船样。这确实开阔了奕山等人的眼界。他在复奏中称：“该夷恃其船坚炮利，因我师船不能远涉外洋与之交战，所以肆行无忌。”[11]并决定不惜重费，取料坚实，先造“大号战船”30只。奕山计划建造的“大号战船”，就是以潘仕成所仿造的中型西式帆舰为基础，加以改进，以弥补其“止有桅杆，并无桅盘，不能悬放大炮”[12]之缺陷。虽然由于《南京条约》的签订，此项大规模“全仿夷船”的计划因之搁浅，但这件事本身说明，只要清政府能够下定决心，当时仿造西船和创建“船炮水军”的计划绝非纸上谈兵，而是有实现的可能的。

与奕山仅着眼于仿造西船不同，魏源则发展了林则徐关于创建“船炮水军”的构想，不但建议设造船厂和火器局，“延西洋柁师司教行船演炮之法”，“选闽粤巧匠精兵以习之，工匠习其铸

造，精兵习其驾驶攻击”，以“尽得西洋之长技为中国之长技”，而且特别强调募练新式水师的必要性。他指出：“舟舰缮矣，必练水师。”[13]通过募练，新建水师之兵皆选其有胆者且能掌握各种海上作战的技能，“必使中国水师可以驶楼船于海外，可以战洋夷于海中”。[14]根据他的设想，此计划可先在粤省实施，由粤海而闽浙，而上海，“而后合新修之火轮、战舰，与新练水犀之士，集于天津，奏请大阅，以创中国千年水师未有之盛”。[15]魏源为晚清海军所绘制的这幅规划图，确实是够宏伟的，而且绝非没有实施的条件。然而奕山奉圣谕制定的造船计划尚且中止实行，他的建言只能束之高阁而付诸尘封了。

不难看出，英国发动的第一次鸦片战争，对中国来说，具有双重的作用，既引起了中国社会的千古变局，也带来了不世之机。就是说，只要得其道而顺用之，便可变大害为大利，成为中国改革和发展的契机。这也是中国发展海军的大好历史机遇。令人痛惜的是，中国当时没有抓住这次历史机遇，反而任其失之交臂了。

二、挑战与机遇并存的三十年

第一次鸦片战争后，西方国家的武器装备进入一个更新换代的时期，木制帆舰渐为蒸气铁舰所替代，滑膛炮也为线膛炮所更替。40 年代末，西方国家已在军舰上使用螺旋推进器。进入 50 年代后，英、法等国都开始了螺旋推进器蒸气舰的建造。与此同时，木壳军舰也逐步被带有护甲的铁舰或钢壳军舰所代替。从世界范围看，海军的发展已跃入一个新的历史时期。反观中国：经过第一次鸦片战争，先进的中国人曾提出“师夷之长技以制夷”的口号，并建议仿造西船和创设海军。然而，将近 20 年的时间过去了，西洋的“长技”又有了新的发展，而中国的“师夷”却未真正付诸行动。本来，中国在武器装备上就比西方国家落后很多，而在这近 20 年中却毫无作为，一切依旧，原已存在的同西方的差距更为扩大了。这样，中国的海防不但没有得到丝毫加强，反而形势愈来愈严峻了。

第二次鸦战争进一步暴露了中国的全面海防危机，东南万里海疆已无任何保障可言。外国军舰竟任意游弋于中国海口，甚至深入内河，攻打要塞炮台和城池，强迫订立城下之盟，弄得国无宁日，民无太平，我大好神州几乎国将不国！没有巩固的海防就谈不上国防，也就谈不上中国的自立和自强，这就是第二次鸦片战争的主要教训所在。面对列强的欺凌，许多朝野人士深感创巨痛深，拍案而起，大力鼓吹制洋器和采西学，从而将林则徐、魏源的“师夷”思想从理论推向了实践。

起初，中国人仍抱着 20 年前的旧观念，完全不了解轮船是近代工业的产物。时代前进了 20 年，以西方海军的情况而言，已经发生了带有根本性质的变化。如果说第一次鸦片战争时期的英国海军还主要是由帆舰组成的话，那么，到第二次鸦片战争期间则是以蒸气舰为主，帆舰基本上被淘汰了。下面的一份第一、第二两次大沽口之战英国舰队的舰类组成表，便很能说明问题。可是，当时的中国人还不可能清楚，制造轮船必须依赖于近代资本主义的机器生产技术，在封建生产方式的土壤上是产生不出近代海军来的。所以，他们把制造轮船看得十分简单，以为用手工匠人依样画葫芦地仿造，不出一两年便可成功。于是，到 60 年代初，曾国藩在安庆，左宗棠在杭州，分别着手仿造轮船。他们的仿造轮船工作，还基本上是属于试验性质的。不过，他们却由此意识到，制造轮船而不引进机器生产技术，确实是不行的。经过四分之一世纪，经过多次徘徊和挫折之后，中国人在造船问题上才终于发生了观念的转变。

舰类 / 舰数 / 时间	帆舰	蒸气巡洋舰	蒸气炮舰	明轮蒸气炮舰	蒸气炮艇	蒸气运输船	(小计)
1858 年 5 月 第一次大沽口之战	2		3	3	6	1	15
1859 年 6 月 第二次大沽口之战		2	4	2	10	2	20

观念的更新给中国的造船事业带来了发展的起点，李鸿章到上海后，参观外国军舰，"见其大炮之精纯，子药之细巧，器械之鲜明，队伍之雄整，实非中国所能及"，"深以中国军器远逊外洋为耻"。声称："若驻上海久而不能资取洋人长技，咎悔多矣。"[16]1865 年，他办起了江南制造总局。1868 年 7 月，制造总局所造的轮船下水，一月后竣工，命名为"恬吉"。这是中国自行制造的第一艘能够航行于大洋的轮船。自从江南制造总局开始造船，中国的近代造船工业才有了自己的开端。

继江南制造总局之后，福州船政局成立，成为中国近代创设的第一个造船企业。左宗棠认为："自海上用兵以来，泰西各国火轮兵船直达天津，藩篱竟成虚设，星驰飙举，无足当之。……欲防海之害而收其利，非整理水师不可；欲整理水师，非设局监造轮船不可。"[17]在他的主持下，福州船政局于 1866 年成立，开始购进机器，聘用外国技师、工匠监造轮船，并制定严格的规章制度。延聘洋员必先订立合同，对其职责、赏罚、进退、薪金、路费等皆有明文规定，既以示信，亦便遵守，产生了良好的效果。福州船政局不仅办厂造船，而且设立专门学堂，以培养中国自己的造船和驾驶人才。1869 年 6 月，船政局建造的第一艘轮船"万年清"下水。9 月，"万年清"出大洋试航成功，非常鼓舞人心，也为后来造船积累了经验。

福州船政局本身就是清政府在某些方面实行开放政策的积极结果。从此，它成为中国的主要造船工业基地。自"万年清"开始，它在 5 年之内造出了 15 艘轮船。不过，这些轮船都是在洋员主持下建造的。1874 年，洋员合同期满辞离后，造船工作非但不曾停止，反而有所发展，在短短的 8 年内连上三个新台阶：1876 年 3 月，"艺新"轮下水。这是中国技术人员独立设计、建造的第一艘外洋轮船，开中国近代自造外洋轮船之先河。1877 年 5 月，"威远"轮下水。这是中国自己建造的第一艘铁胁兵轮，惟所用轮机尚是从国外购进的新式卧机。翌年 6 月下水的第二艘铁胁轮船"超武"，便全行自制，其"胁骨、轮机及船上所需各件，均系华工仿造外洋新式，放手自造，与购自外洋者一辙"。1883 年 1 月，"开济"轮下水。这是中国自制的第一艘巡海快船，全船吨载 2200 吨，配以新式 2400 马力康邦卧机，其"机件之繁重，马力之猛烈，皆闽厂创设以来目所未睹。"[18]从只能制造几百吨的低速木质炮船发展到自造 2000 吨级的巡海快船，应该说是一个不小的进步。中国之大批生产近代化的新式舰船是从闽局开始的。从 1869 年到 1894 年的 25 年间，闽局共造各式舰船 34 艘，其中的 11 艘先后拨给了北洋海军。故有人称闽局之创设为"中国海军萌芽之始"，一点也不言过其实。确实，无论在中国造船史上还是在中国海军史上，闽局的成立都是有着划时代的意义的。

对中国来说，发展海军是一件全新的事情，没有足够的人才是办不起来的，福州船政局一

个显著的特点，就是设厂与办学并重。左宗棠说得好："夫习造轮船，非为造轮船也，欲尽其制造、驾驶之术耳；非徒求一二人能制造、驾驶也，欲广其传使中国才艺日进，制造、驾驶展转授受，传习无穷耳。故必开艺局，选少年颖悟子弟习其语言文字，诵其书，通其算学而后西法可衍于中国。"[19]沈葆桢也指出："船政根本在于学堂。"[20]实践证明，船政学堂的教育方针是正确的，教学方法也是行之有效的。它为中国培养了一大批最早的海军人才，其毕业生后来多数成为晚清海军的骨干和中坚。当时，既重用学堂出身的学生，也不歧视在实践中成长起来的自学成才者；各舰管带、大副、二副多有船生担任的，如船生出身的杨用霖后来升至护理左翼总兵兼署镇远管带，跻身于北洋海军高级将领之列。在大力培养和奖掖人才的同时，清政府还选派人员出国考察和派遣留学生。如邓世昌等多次利用出国接船的机会，考察西方海军发展的现状和趋势，大有进益。闽局曾先后派出三批留学生 78 人，刘步蟾、林泰曾、林永升、叶祖珪、萨镇冰、严复等即其中之佼佼者。此外，还分四批派出官学生 120 人，学成回国后多半转入海军任职。同时，清政府也重视从国外聘请技术人才。洋员主要担任教习、机务、炮务等专业技术性较强的工作，其中多数人克尽厥职，卓有劳绩。这种自己培养人才为主与借才异国为辅的方针，应该说是成效颇著的。

由于上述种种方面的积极努力，中国人终于敲开了进入世界海军国家行列的大门。1871 年 4 月 10 日，清廷批准了闽浙总督英桂所上报的《轮船出洋训练章程》和《轮船营规》，并先已任命福建水师提督李成谋为轮船统领，标志着中国近代第一支海军——闽浙水师（或称福建海军）——的成立。10 年之后，即 1881 年冬，北洋已拥有快船、炮船、练船等 13 艘，初具规模。于是，李鸿章奏请以丁汝昌统领北洋海军；奏改三角形龙旗为长方形，以纵 3 尺、横 4 尺为定制，质地章色如故。这成为中国近代最早的海军旗。其后，北洋海军继续扩建。直到 1888 年 10 月 3 日，清廷批准《北洋海军章程》，北洋海军始告正式成军。按北洋海军编制，有铁甲 2 艘、快船 7 艘、炮船 6 艘、鱼雷艇 6 艘、练船 3 艘、运船 1 艘，计 25 艘，36708 吨。在这些舰船中，主要舰只都只购自英、德两国。当时为了早日建成一支具有相当实力的海军舰队，从国外购进一些新式舰艇是完全必要的，所以清政府采取了造船与买船并行的方针。从英、德订造的 7 艘战舰，构成了北洋海军的主力。成军后的北洋海军，其实力居于远东第一，使各国皆刮目相待。

甲午战争爆发前的 30 年，历史再次向中国提供了发展海军的机遇。当时中国的决策者，顺应历史潮流，基本上抓住了发展海军的机遇，取得了令世人瞩目的成就。但是，在这 30 年中，既有机遇，又面临挑战，二者是并存的。所谓挑战，从国外来说，主要来自两个方面：一是西方列强；一是东邻日本。前者早已存在，可暂置不论。随着时间的推移，后者成为最主要的挑战者。本来，北洋海军成军之初，其实力超过了日本海军。特别是"定远"、"镇远"两艘 7000 吨级的铁甲舰，为日本海军所未有，因此畏之"甚于虎豹"。为了发动一场大规模侵略中国的战争，日本明治政府锐意扩建海军，天皇睦仁甚至节省宫中费用，拨内帑以为造舰经费。日本海军以打败"定远"、"镇远"为目标，专门设计建造了"桥立"、"松岛"、"严岛"三艘 4000 吨级的战舰，号称"三景舰"。在甲午战前的 6 年间，日本平均每年添置新舰两艘，其装备质量反倒超过了北洋海军。对于日本虎视眈眈的挑战，一些有识之士也曾不断发出防患未然的呼吁。然而，当权者却缺乏危机意识，不肯认真面对和全力迎接这一关乎民族命运的挑战。1895 年北洋海军被全歼于威海卫港内，也就在意料之中了。

甲午战前的 30 年，对中国来说，是挑战与机遇并存的 30 年。中国似乎抓住了这一机遇，在海军建设方面做出了相当可观的成就。问题是中国当权者回避挑战以求苟安，致使已经取

得的海军建设成就一旦化为灰烬。因此，从根本上说，中国这30年并未真正抓住机遇，相反，倒是再一次错过了这一百年难逢的历史机遇。

三、机遇逝后力不从心的追逐

1895年2月北洋舰队全军覆没于威海刘公岛前，使中国海军遭到了一次毁灭性的打击。许多有识之士30年来为创建海军所付出的巨大辛劳和努力，竟一旦付诸东流！那末，中国还有没有再次发展海军的机会呢？

当北洋海军全军覆没时，甲午战争尚在进行之中，清政府也还存有重整海军之念，并计划筹借洋款购船，以备海洋御敌之用。但这不是短时间内就可以做到的。何况时已至今，用购买几艘军舰的办法来重整海军，是完全无济于事的。

甲午战争后恢复海军的问题再次提到了清政府的议事日程上来。当时，许多人把希望寄托在10年前辞职离华的前北洋海军总查琅威理身上，主张聘他来华重整海军。虽时过境迁，终于未果，然琅威理却写了一份条陈，对中国重整海军提出了个人的建议。从琅威理的条陈看，他认为对清朝当权者来说，着重要解决好两个问题：一是对海军的战略地位的认识；二是把海军搞上去的决心。只有认识上去了，才有可能下定决心，所以二者又是一致的。他反复强调指出："中国整理海军，必先有一不拔之基，以垂久远，立定主意，一气贯注到底，不至朝令夕更。""设立海军，当先定主意，或志在自守，或志在复仇，主意一定，即不可移易。"[21]也确实找到了问题的症结所在。琅威理以其在中国海军的长期经历，有针对性地提出了一些切合实际的建议。然而，清政府却以巨款难筹，暂不遽复海军名目。其实，按琅威理的方案，不过每年筹款1000万两造船，这自然是个大数目，但与甲午赔款相比，尚不足一个零头。可见还是一个决心问题。不过，此番即使有决心采纳琅威理的建议，客观环境恐亦难容许。因为不久列强便掀起了瓜分中国军港的高潮，中国沿海的重要港湾业被侵占殆尽，已找不到一个海军停泊的基地，还谈什么重整海军！加以在继之而来的八国联军侵华战争中，中国新从国外购进的6艘舰艇遭到联军劫掠，更如雪上加霜，彻底一蹶难振了。

在当时的世界，列强之间扩充海军的竞赛日趋激烈。对比中国的现状，怎能不令究心海防者痛心疾首？他们介绍美国人马汉的海权论，并在报刊上撰写文章进行探讨，逐渐引起了国人再次对海军问题的极大关注。1905年1月，两江总督周馥终于正式奏请兴复海军，提出了分两步发展海军的方案：第一步，先统一南北洋海军，定一军两镇之制；第二步，相机扩充办理。翌年，在"预备立宪"的推动下，清政府改兵部为陆军部，下设练兵处，负责海军发展规划。1907年5月，练兵处提调姚锡光奉命起草海军发展规划，按"急就"和"分年"的思路草拟了三个方案。尤为值得注意的是，其"分年"的第二方案，计划在12年内，分四期以7400万两购备新舰30艘，其中包括12000吨级一等战斗舰2艘、8000吨级二等战斗舰2艘、7000吨级三等战斗舰2艘、6000吨级一等装甲巡洋舰4艘等等，加上原来已有之新旧舰艇，共可达到47艘，计120000吨；并以2200万两为军港、船厂、船坞等修建之经费，2400万两为军员分途造育之经费。合计兴办经费为1亿2千万两。[22]此项"十二年计划"，与琅威理的"复仇"方案相比，不仅规模更大，气魄也更为恢弘。然而，它却将当道者吓住了，不敢问津。姚锡光不禁感慨系之曰："中国海疆万里，至乃求十万吨军舰而不得，其能无流涕长太息耶！"[23]

到1909年，清政府经过数年的徘徊，始做出兴复海军的决定。是年2月19日，清廷发布

上谕："方今整顿海军，实为经国要图。"[24]并设立筹办海军事务处，制定海军发展七年规划(1909—1915)。规定："以七年为限，各洋舰队均须一律成立。"[25]根据"七年规划"，从第三到第七年添造各洋头等战舰8艘、各等巡洋舰20余艘，是很难办到的。因为经费预算与应办事项所需费用相差悬殊，如奏定购船经费才1650万两，而仅以计划订造8艘头等战舰而论，便需银6400万两，刚够订造2艘的花销。且不说不久武昌起义的枪声中断了"七年规划"的实施，即使尚假以时日，由于内外形势及各种条件的制约，这个发展海军的计划也是不可能实现的。

对一个国家来说，历史机遇并不是常有的。错过了历史机遇，等机遇逝后再去追逐，必然是力不从心、徒劳无功的。甲午战后提出的几个雄心勃勃的发展海军计划，不是难以实施，就是中途夭折，便说明了这一点。

四、历史机遇丧失百年后的反思

从第一次鸦片战争到甲午战争的50余年间，中国并不是没有发展海军并把海军搞上去的机会，然而对于这种百载难逢的历史机遇，不是交臂失之，就是没有真正抓住。及至机遇丧失之后再去追逐，业已望尘莫及了。历史是公正的，它将机遇赋予了中国，问题是中国人自己让机遇轻易地逝去。之所以会造成这样的局面，其原因非止一端，举其要者而言，大致有如下几点：

其一，由于长期闭关锁国所产生的持久消极影响，传统的"华夷之辨"观念在国人的头脑中一时很难从根本上消除，因此对学习西方资本主义先进事物存在戒心甚至抵触情绪，从而制约了海军的顺利发展。应该看到，当时中国的"师夷"是被列强侵略逼出来的，并不是自觉的。早在19世纪40年代，先进的中国人就提出了"师夷"之说，而直到60年代才开始将其付诸实施，已经耽误了20年之久。即使到60年代以后，反对"师夷"的力量还是很强大的。这些人声称："师事夷人，可耻孰甚？""我不可效日本覆辙"，"岂有必效敌人长技始能备御敌人之理？"[26]他们死抱住老皇历不放，认为引进机器万万要不得，理由是："轮船、机器不足恃也。况中国数千年来未尝用轮船、机器，而一朝恢一朝之土宇，一代拓一代之版章。即我朝自开创以来，与西洋通商非一日，彼之轮船、机器自若也，何康熙时不准西洋轮船数只近岸，彼即俯首听命，不敢入内地一步？"[27]所以，"师夷"的活动每推进一步，都要排除多方面的干扰和阻力。例如，造船是如此，购买铁甲船是如此，其他发展海军的举措也无不如此。正由于此，海军的发展每前进一步都是相当困难的。

其二，清政府之创设海军，是和中国社会的近代化进程同步的，而近代化作为一次宏大的社会改革，却是一个系统的工程，并非靠某种枝节或局部的改革措施即可奏其功的。60年代初，冯桂芬提出了"鉴诸国"的主张，并对此解释说："诸国同时并域，独能自致富强，岂非相类而易行之尤大彰明较著者？如以中国之伦常名教为原本，辅以诸国富强之术，不更善之善者哉？"[28]"以中国之伦常名教为原本，辅以诸国富强之术"这句著名的话，便成为后来"中本西末"说之张本。在此后长达几30年的时间里，"中本西末"说一直成为"师夷"的指导思想。[29]李鸿章的认识最具代表性，他一方面认为"中国文武制度，事事远出于西人之上，独火器万不能及，……中国欲自强，则莫如学习外国利器。"[30]另一方面，着重强调："经国之略，有全体，有偏端，有本有末，如病方亟，不得不治标，非谓培补修养之方即在是也。"[31]按照这种本末观的要求，中国的"师夷"只是引进西方资本主义的生产技术，即改善和发展生产力，绝不去触动旧的生产关

系，反而要坚决维护这种生产关系及其“事事远出于西人之上”的上层建筑。这样，“师夷”的目的和实现目的的手段之间，便出现了不可调和的矛盾。而缺乏实现目的的切实手段，目的本身从一开始就注定是实现不了的。这就是为什么这次改革长期滞留在较低的水平上，始终未能进一步深化下去，较之同时开始的日本明治维新运动相差一个层次的根本原因所在。海军作为“师夷”的一项突出成果，本是一个新的军种，而其编成却基本上是湘淮军制的翻版。海军各舰队皆由驻地的封疆大吏来支配，长期未能中央化。1885 年 10 月，海军衙门成立，试图掌握“统辖画一之权”[32]，终未奏效。正如一位外国海军人士指出：中国海军“有明明缺陷者，则以新法而参旧制也。”又说：“惜中枢之权势太弱，一任督抚之私顾封疆，不能联各军为一队。”[33]其结果，一遇战争，弊端尽露。“南北洋各守一方，水陆各具一见，致军心不能画一”；“船坞局厂皆调动不灵，且多方牵制，号令所以难行。”[34]欲其不败是不可能的。甲午战后有位海军将领检讨失败原因说：“既设海军，必全按西法，庶足以御外侮。西人创立海军多年，其中利弊，著书立说，无微不至。我国海军章程，与泰西不同，缘为我朝制所限，所以难而尽仿，所以难而操胜算也。”[35]诚哉斯言！

其三，腐败现象在海军内部滋生蔓延，严重地影响了海军的正常成长，也毁坏了海军本身。晚清海军在其创办前期还是颇有朝气的，操练抓得很紧，纪律也较严格。中法战争后，远东形势表面上趋于缓和，当权者陶醉于和平环境，曾经有过的一点忧患意识迅速消失，文恬武嬉起来。李鸿章作为北洋海军的最高统帅，也认为武夫难拘绳墨，和平时期纪律不必苛求。到 90 年代初，纪律“渐放渐松，将士纷纷移眷，晚间住岸者，一船有半”。新添水手也不严格训练，“皆仿绿营气习，临时招募，在岸只操洋枪，不满两月，派拨各船，不但船上部位不熟，大炮不曾见过，且看更规矩、工作号筒，丝毫不谙，所以交战之时，炮勇已伤不能顶补，只充死人之数。”实战观念淡漠了，训练也逐渐流于形式。有的海军将领指出：“我军无事之秋，多尚虚文，未尝讲求战事。在防操练，不过故事虚行。故一旦军兴，同无把握。虽执事所司，未谙款窍，临敌贻误自多。平日操演炮靶、雷靶，惟船动而靶不动，兵勇练惯，及临敌时命中自难。”原先的朝气完全消磨净尽了。世人很少知道，“致远”舰之沉原来与缺少合用的截堵水门橡皮有关，战前管带邓世昌以其“年久破烂，而不能修整”，请求更换而未成，“故该船中炮不多时，立即沉没”。配炮零件也得不到及时供应，海战时“因零件损伤，炮即停放者不少”。弹药供应问题尤为突出，或偷工减料，以次充好，或暗做手脚，以假冒真。将领们无不为之痛心疾首，气愤地说：“中国所制之弹，有大小不合炮膛者；有铁质不佳，弹面皆孔，难保其未出口不先炸者。即引信拉火，亦多有不过引者。临阵之时，一遇此等军火，则为害实非浅鲜。”[36]引信拉火不过引，就会使弹中敌舰而不爆炸。海战中日本军舰多艘中弹累累，甚至有被弹穿甲板而落入机器舱者，却无一艘爆炸沉没，其奥秘究竟在哪里？应该说，这不是日本海军创造了海战的奇迹，而是中国海军的腐败帮了敌人的忙。可见，一支腐败的海军是很难克敌制胜的，更不可能成为一支真正强大的海上之师。

其四，根深蒂固的虚骄心态和苟安思想，使清朝统治者目光短浅，不思进取，甘于落后，是导致海军未能真正搞上去的最根本的原因。历史进入 19 世纪 60 年代后期，远东形成了英俄对峙的局面，俄国暂时尚无力东进和南下，英国则一心维护在这个地区的既得利益，保持既定的格局而不使之改变。因此，在此后的 30 年内，远东形势相对稳定，这正是中国振兴和发展海军的大好时机。日本就在这个时候搞起了明治维新，并且倾其全力去发展海军。但是，清朝统治者却恰恰相反，不是居安思危，励精图治，而是粉饰太平，得过且过，以致错过了这次稍纵即

逝的机遇。几十年来，列强每次从海上入侵之后，清朝统治者几乎每次都要表一番大治海军的决心，而且信誓旦旦，决心似乎十足。然而，过不了多久，决心总是被丢诸脑后了。特别是北洋海军成军后，认为声势已壮，更可以高枕无忧了。慈禧太后作为清朝的最高统治者，为满足自己的私欲，不顾国家安危，骄奢淫逸，大肆挥霍。为了享乐，她大修殿宇亭台，不仅多次举借外债，而且以"挪拨"、"划拨"、"挪垫"等名义占用海防经费，花于三海工程和颐和园工程。仅用这笔经费，起码也可再建像北洋海军这样规模的一支舰队。[37]当时正是海军舰炮更新换代的又一个时期，"外洋之舰日新月异，所用之炮多系新式快炮"[38]，而从 1888 年后，清政府不再添置一艘新舰，也不更新一门火炮。战前丁汝昌请求在主要战舰上安置新式快炮，仅需银 60 余万两，却以无款可拨而驳。可见，从根本上说，海军的由兴而衰完全是清朝统治者自毁海上长城。这一惨痛的历史教训值得后人永远认真记取。

---

①⑧⑨⑪⑫《海国图志》(60 卷本)卷二四，第 2 页；卷五三，第 16—17 页；卷五三，第 24—25 页；卷五三，第 1、4、15 页；卷五三，第 16—17 页；卷五三，第 8 页。

②徐继畬：《瀛环志略》。

③王韬：《弢园尺牍》卷七，第 1—3 页。

④郭嵩焘：《养知书屋文集》第一二，第 20 页。

⑤⑦《林则徐书简》，第 173 页；第 182、197 页。

⑥John L. Rawlinson "China's Struggle for Naval Development (1839—1895)", Harvard Univ. Press, 1967, P. 19.

⑬魏源：《圣武记》(下)，附录卷一四，第 538 页。

⑭⑮《魏源集》下册，第 870 页；上册，第 186 页。

⑯《中国近代工业史资料》，第 1 辑，第 252 页。

⑰《左文襄公全集》，奏稿卷一八，第 1—4 页。

⑱《船政奏议汇编》卷一六，第 5 页；卷二0，第 16—18 页。

⑲《中国近代学制史料》，第 1 辑上册，第 355 页。

⑳《沈文肃公政书》卷四，第 3 页。

㉑㉒㉓㉔㉕《清末海军史料》，第 789 页；第 817—824 页；第 799 页；第 93 页；第 100—101 页。

㉖㉗㉜㉝《洋务运动》(一)，第 12、121、252 页；(二)第 46 页；(二)第 57 页；(七)第 543 页。

㉘冯桂芬：《校邠庐抗议》卷下，第 69 页。

㉙拙作：《从"中本西末"到"中体西用"》，《中国社会科学》1995 年第 1 期。

㉚《筹办夷务始末》(同治朝)卷二五，第 9—10 页。

㉛《李文忠公全集》，奏稿卷九，第 35 页。

㉞㉟㊱㊳《甲午中日战争》(下)，第 410 页；第 400 页；第 399、407、398、401、398、404 页；第 401 页。

㊲参看拙作：《颐和园工程与北洋海军》，《社会科学战线》1989 年第 4 期。